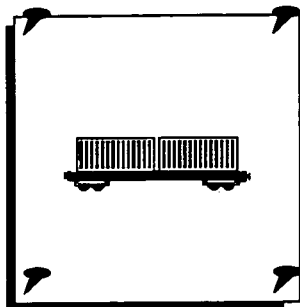


LES DIFFICULTÉS DE LA SNCF

André REMY, Jean-Marc SAVIN



Cet article s'appuie sur une lecture attentive des travaux publiés, notamment le rapport Hanael, sur une analyse des informations chiffrées et factuelles disponibles ainsi que sur des échanges avec divers spécialistes de ces questions. Les opinions avancées ne représentent donc que l'état actuel d'une réflexion engagée par les auteurs.

Les pertes enregistrées par la SNCF depuis 1990 sont préoccupantes, par leur importance (10 milliards de francs courants, après bénéfices exceptionnels, sur 4ans de 1990 à 1993) et parce qu'elles compromettent la capacité de développement du mode ferroviaire par rapport aux moyens de transport concurrents.

Cette dégradation des résultats provient de :

- la rigidité des coûts, due aux obligations de service public, aux caractéristiques propres à l'exploitation ferroviaire et au mode de financement retenu pour les investissements,
- une certaine désaffection des voyageurs pour le mode ferroviaire,
- l'affaiblissement de la compétitivité pour le transport de marchandises.

La rigidité des coûts

La rigidité de la plupart des postes de coût de la SNCF provient :

- des obligations de service public, essentiellement pour les voyageurs - Un décalage de fait existe entre les demandes de compensation de l'opérateur ferroviaire et l'allocation par les pouvoirs publics de la subvention correspondante;
- des caractéristiques propres à l'exploitation des réseaux - Du fait de l'importance de l'entretien et de la rigidité des statuts, les coûts d'exploitation dépendent plus du volume des infrastructures et du stock de matériel roulant que de l'activité.

Dépenses et recettes d'exploitation, et immobilisations en service

(évolutions en rythme annuel)	1989/1985	1992/1989
Produits du trafic (*)	+1,6%	+2,2%
Dépenses d'exploitation (**)	+0,3%	+4,0%
Immobilisations en service	+1,7%	+5,8%

(*) : Hors produits financiers;

(**) : Hors frais financiers, après déduction de la production immobilisée

Sources : Rapports annuels

- de l'importance du programme d'investissement et du mode de financement retenu - Du fait, principalement du développement des réseaux TGV et des dépenses réalisées en Ile-de-France, le montant annuel des investissements entre 1990 et 1992 a doublé par rapport à la période triennale précédente (de 10,7 à 20,9 milliards de francs). La décision d'en financer la majeure partie par l'emprunt (au minimum 66% d'après le contrat de plan 1990-94) maintient les charges financières au dessus de l'excédent brut d'exploitation.

Évolution de l'investissement et des charges financières

	1989	1990	1991	1992
Investissements (Milliards de F.)	11,9	18,5	21,6	22,5
(% de la Valeur ajoutée ¹)	(31,6)	(49,1)	(57,8)	(58,7)
Charges financières nettes ²	1,03	1,27	1,04	1,33
Excédent Brut d'Exploitation				

Sources : rapports d'activité

Dans le futur, l'accroissement du stock d'immobilisation et la progression des charges financières entraîneront un développement régulier des dépenses courantes. Cette évolution rend préoccupante une certaine désaffection des voyageurs pour le mode ferroviaire ainsi que l'érosion de la compétitivité du chemin de fer par rapport au mode routier pour les marchandises.

Une certaine désaffection des voyageurs

L'année 1985 marque un retournement dans l'évolution des trafics voyageurs. Malgré l'extension du TGV Sud Est et la mise en service du TGV Atlantique, les trafics sur le réseau principal cessent de croître. Les taux de croissance annuels (voyageurs kilomètres) passent de 2,8% entre 1982 et 1985 à 0,7% entre 1985 et 1989. Sur la fin de la période, une légère régression s'amorce (-0,2% entre 1989 et 1992), qui s'amplifie en 1993.

Cette évolution traduit un recul de l'attractivité du train par rapport aux autres modes collectifs (avion, autocar) ou individuels (automobile) pour les déplacements interurbains. Ainsi entre 1985 et 1992, la part du chemin de fer pour les trajets intérieurs fléchit de 13,1% à 10,7%.

Des effets d'offre et de prix ont joué contre le transport ferroviaire :

- Par rapport aux seuls transports collectifs, la part modale du fer passe de 66% à 60% entre 1985 et 1989 du fait, principalement, du développement du transport aérien. Après 1989, l'extension de 2067 à 2902 kilomètres du réseau autorisant des vitesses supérieures à 200 km/h permet un ralentissement de cet effritement.

Parts modales des transports interurbains (*)

en %

	1985	1989	1992
SNCF Réseau principal (y.c. TGV)	13,1	11,6	10,7
Autocars interurbains et occasionnels	4,9	5,0	4,9
Avion (trafic intérieur)	1,8	2,5	2,4
Automobile	80,2	80,9	82,0
Longueur des lignes rapides (**)	2038 km	2067 km	2902 km.

(*) : hors Ile-de-France

(**) : autorisant des vitesses commerciales supérieures à 200 km./h ; début d'année

Source : Comptes Transports de la Nation

- Alors que la baisse du prix du carburant automobile s'est accélérée entre 1989 et 1992, le tarif moyen a augmenté légèrement plus vite que les prix de la

¹ Chiffre d'affaires + production immobilisée et stockée - consommations de matières - charges externes (y.c. crédit bail).

² Intérêts et pertes de change nettes diminuées des produits financiers, reprises de provisions et contribution exceptionnelle de l'Etat aux charges de la dette (avant 1991) avant imputation des reprises d'intérêts intercalaires.

FER

consommation finale des ménages. Du fait de la dégressivité kilométrique, l'écart a été particulièrement élevé pour les trajets sur courte distance.

- L'extension du réseau TGV et la requalification de certains trains ont entraînés une multiplication des services tarifés au dessus du tarif de base. Entre 1989 et 1993, la recette moyenne par kilomètre progresse de 5,9% par an contre 3,4% pour le prix moyen du transport ferroviaire calculé par l'Insee, qui en est un bon indicateur. Cette politique a probablement eu un effet négatif sur les liaisons autrefois desservies au tarif de base.

Évolution des prix et des tarifs 1986-1992

(rythme annuel)	1989/1986	1992/1989
PRIX DU TRANSPORT FERROVIAIRE (INSEE)	+2,0%	+3,4%
PARCOURS EN 2ÈME CLASSE HORS RÉSERVATION		
Parcours de 500 km.	+1,4%	+2,9%
Parcours de 76 km.	+3,9%	+5,5%
VOYAGEURS-KILOMÈTRES (Y COMPRIS RÉSERVATION)		
Prix moyen	+3,0%	+5,9%
Prix consommation finale des ménages	+3,3%	+3,0%
Prix des carburants	-1,2%	-4,8%

Source : Comptes transports de la Nation

Problèmes de compétitivité pour l'activité marchandises

Depuis longtemps, la SNCF et sa tutelle considèrent que la situation du fret ne peut être redressée que dans le cadre d'une action à long terme. Ainsi le contrat de plan 1990-1994 ne prévoit pas de retour à l'équilibre de cette activité avant 1998. La déréglementation du transport routier de zone longue entre 1986 et 1988, et la baisse des prix qui l'a accompagné, en ont aggravé les problèmes.

Évolutions des trafics marchandises

(Rythme annuel)	1989/1985	1992/1989
SNCF		
Chiffre d'affaires fret ¹	-3,3%	-2,7%
Trafic marchandise (tonnes-km.)	-1,3%	-2,2%
Wagons isolés	-5,1%	-5,6%
Trains entier + transport combiné	+1,5%	-0,3%
Ensemble des trafics intérieurs	3,6%	0,8%

Sources : rapports SNCF, OEST, Comptes transports 1992

Plusieurs éléments entrent en jeu dans cette dégradation de la position relative du mode ferroviaire :

- Les facteurs de compétitivité propre au transport routier : desserte de points à points, flexibilité (adaptation relativement facile du parc de véhicule à la demande), caractère fortement entrepreneurial des entreprises familiales qui composent l'essentiel du secteur.
- Le développement du réseau autoroutier (4700 kilomètres en 1980, 7215 kilomètres en 1990).
- Des facteurs de compétitivité illicites qui ne peuvent être ignorés : temps de conduite fréquemment supérieur aux normes, surcharges des véhicules, excès de vitesse, etc...

¹ On a englobé dans l'activité marchandise, le SERNAM et les transports réalisés pour la poste

FER

Le recours par certains concurrents routiers à des moyens de compétition en infraction avec la réglementation n'est pas la seule cause du recul du rail. La diminution des parts modales du mode ferroviaire pour le transport des marchandises est devenu un phénomène général en Europe depuis 1989. Il touche de la même façon les pays connus pour un certain laxisme en matière de contrôle que ceux renommés pour leur sévérité (RFA, Royaume-Uni). Seule l'Italie fait exception avec une progression de 8,1%. Il semblerait donc que sur cette période la technique ferroviaire en service n'ait pas pu répondre aussi bien que les autres modes aux attentes des chargeurs.

	1985	1989	1992	1993	89/85	92/89	93/92
	Milliards T-Km(*)				(%; rythme annuel)		
SNCF	55,9	52,5	49,5	44,9	-1,6	-2,0	-9,4
British Railways	16,1	16,7	15,5	n.c.	+0,9	-2,4	n.c.
Deutsche Bahn	62,9	61,1	55,9	48,9	-0,7	-3,0	-12,4
Ferrovie dello Stato	16,9	18,7	20,2	19,6	+2,6	+2,5	-7,1
RENFE	11,4	11,3	9,0	7,1	+1,0	-20,4	-20,8
14 pays européens	196,6	195,6	185,5	n.d.	-0,5	-5,2	n.d.

(*) : données provisoires

Source : OEST, UIC

En conclusion...

Les difficultés de la SNCF sont à la fois celle d'un mode de transport face à l'évolution des technologies, d'un opérateur public confronté aux stratégies de compétiteurs privés particulièrement agressifs.

De façon plus précise, les évolutions actuelles soulèvent trois types de questions :

- A quel rythme et avec quels financements les investissements dans la grande vitesse doivent ils être poursuivis ?
- Quel périmètre retenir pour l'activité marchandise ?
- Quel contenu donner à la mission de service public? En particulier comment l'évolution économique et sociale conduit-elle à la moduler? ■